ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN—POLONIA
VOL. XXIX/XXX, 17 SECTIO H 1995/1996

Zakład Polityki Społecznej, Gospodarczej i Przestrzennej
Wydziału Ekonomicznego UMCS

Anna OLEKSIEJCZUK

Problemy komunikacji publicznej w Lublinie

Problems of the Public Transportation in Lublin

Od bardzo dawna istnieją ścisłe związki pomiędzy rozwojem miast i regionów a transportem. W ostatnich dziesięcioleciach na strukturę miast i regionów miał wpływ w dużym stopniu ruch samochodowy. Doprowadziło to do urbanizacji stref peryferyjnych i do spolaryzowania miejsc zamieszkania i miejsc pracy.[1] Potrzeby związane z użytkowaniem samochodu przekraczają znacznie pojemność infrastruktury drogowej, zwłaszcza w śródmieściach miast. Oprócz tego należy zdawać sobie sprawę z poważnych problemów, jakie wywołuje ruch samochodowy. Miasta zmuszone więc będą w przyszłości do przyjęcia polityki zmierzającej do ograniczenia ruchu samochodów indywidualnych i do promowania transportu publicznego.

W okresie kilku ostatnich lat komunikacja miejska w Polsce przeżywa poważny kryzys. Przejawia się on w spadku przewozów pasażerskich oraz w wysokiej dekapitalizacji majątku. Podstawową przyczyną tego stanu jest brak wystarczających środków finansowych na bieżącą eksploatację i rozwój komunikacji miejskiej. Po zaprzestaniu finansowania zakupów taboru komunikacyjnego z budżetu centralnego, przedsiębiorstwa komunikacyjne próbują uzupełnić starzejący się tabor z kwot dotacji otrzymywanych od władz gminnych, zobowiązanych ustawą z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym do organizacji zbiorowego transportu lokalnego na swoim terenie.[2] Jednak doświadczenia w 1991 i 1992 roku wykazały, iż wydatki na komunikację miejską stanowią tak

[1] S. Karasek, *Transport regionalny. Lekcja na przyszłość.* „Biuletyn Informacyjny IGKM" 1993, nr 12, s. 17.

[2] Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym. Dziennik Ustaw nr 16, poz. 95.

duże obciążenie dla budżetów gminnych wielu miast, że władze gmin nie są w stanie utrzymać komunikacji miejskiej na poziomie oczekiwanym przez społeczeństwo. Wydatki te stanowią bowiem 20—30% wszystkich wydatków z budżetów miejskich.[3]

Trudna sytuacja komunikacyjna dużych miast oraz przewidywane dalsze nasilenie problemów z nią związanych i wynikająca stąd rozległość skutków społeczno-gospodarczych i kulturalnych, budzi głębokie zaniepokojenie. Powodem zaniepokojenia jest wzrost zatłoczenia motoryzacyjnego, narastanie problemów finansowych związanych z utrzymaniem komunikacji miejskiej, pogarszanie się standardów obsługi i zmniejszanie liczby pasażerów transportu publicznego, a także brak środków na niezbędne przekształcenia struktur transportu miejskiego. Z aktualnej sytuacji wynika całkowite niedostosowanie i brak odporności dotąd ukształtowanych układów komunikacji miejskiej, na skutek rosnącego zatłoczenia ulic i skrzyżowań. Spowoduje to w najbliższych latach dalsze zmniejszenie prędkości eksploatacyjnych i zmniejszenie się liczby pasażerów, a w konsekwencji dalszy spadek efektywności komunikacji miejskich, czyli wzrost kosztów i spadek jakości obsługi pasażerów. Trudna i skomplikowana sytuacja finansowa komunikacji miejskiej wiąże się z błędami w polityce komunikacyjnej w ubiegłych dekadach, jak również niekonsekwentnymi formułami ich usytuowania prawnego. Wysoka dynamika kosztów transportu miejskiego przy systematycznie spadających nakładach na inwestycje, niski stan i standard transportu miejskiego oraz promotoryzacyjna presja mieszkańców miast wskazują na niezbędność przekształceń struktur organizacyjnych, technicznych i funkcjonalnych w komunikacji miejskiej.

Zmiany zachodzące obecnie w komunikacji miejskiej są niekontrolowane przez państwo. Odczuwa się także brak jakiejkolwiek polityki w tym zakresie. Procesom tym towarzyszy wstrzymanie niemal wszystkich inwestycji komunikacyjnych (poza metrem w Warszawie) oraz postępująca dekapitalizacja taboru autobusowego i trolejbusowego.

W ciągu najbliższych lat spodziewać się więc można dalszego spadku przewozów pasażerskich, przy czym występujący równolegle wzrost liczby samochodów osobowych spowoduje konieczność ograniczeń ruchu w centrach dużych miast, a jednocześnie zmusi władze miast do stworzenia systemu zachęt do korzystania z komunikacji miejskiej. Lublin należy do grupy miast dużych, stąd też dotyczą go także podobne problemy komunikacyjne, co nie wyklucza jednakże pewnej ich specyfiki, nie podlegającej rozwiązaniu za pomocą uniwersalnego wzorca naprawczego.

[3] Bieżące problemy komunikacji miejskiej. „Biuletyn Informacyjny IGKM" 1993, nr 10, s. 30.

Celem prezentowanego opracowania jest ocena funkcjonowania komunikacji publicznej w Lublinie, którą przeprowadzono przy zastosowaniu wybranych mierników oraz miast pzyjętych za wzorce porównawcze. Wyniki tej oceny, poprzedzone analizą przeprowadzonych po roku 1989 zmian prawno-organizacyjnych i własnościowych w komunikacji publicznej, stanowiły punkt wyjścia dla wniosków i spostrzeżeń mogących przyczynić się do poprawy efektywności komunikacji publicznej w ogóle i w Lublinie oraz do podniesienia standardu świadczonych przez nią usług.

ZNACZENIE I PRZESŁANKI ROZWOJU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Pojęcie komunikacji miejskiej odnoszone jest do zespołu urządzeń i środków służących do przewozu osób w mieście.[4] Jej celem jest zapewnienie mieszkańcom miasta możliwości sprawnego przemieszczania się do miejsc pracy, nauki i zamieszkania oraz do miejsc związanych z potrzebami bytowymi i kulturalnymi.

Najważniejszą przesłanką wyposażenia miast w komunikację miejską jest odległość miejsc zamieszkania od miejsc pracy, co wiąże się z wielkością obszaru miast. Przyjmuje się, że jeśli człowiek ma pokonać drogę zajmującą mu czas około 30 minut pieszo, to wówczas skorzystać powinien z usług komunikacji miejskiej. Potrzeby komunikacyjne miast zależne sa także od od rozmieszczenia miejsc pracy i miejsc zamieszkania na ich terenie. Nasilająca się tendencja do lokowania miejsc pracy i osiedli mieszkaniowych na odległych peryferiach rodzi nadmierne potrzeby komunikacyjne, których zaspokojenie stwarza istotne problemy dla miasta i na ogół pogarsza warunki codziennego podróżowania ludności miejskiej środkami komunikacji publicznej. Komunikacja publiczna odgrywa nie tylko rolę w organizacji życia ludności miejskiej. Będąc podstawowym nośnikiem wymiany, pełni również istotną rolę w zapewnianiu warunków produkcji. Od jej rozbudowy, organizacji i sprawności w znacznej mierze zależy prawidłowe funkcjonowanie organizmu miejskiego.

Coraz powszechniej docenia się wyższość komunikacji zbiorowej nad indywidualną, z powodu malejącej lub całkowicie wyczerpanej rezerwy wolnej przestrzeni jezdni w miastach. Wysoki stopień zmotoryzowania społeczeństwa w dużych miastach stwarza konieczność przyjęcia pewnych kompromisów pomiędzy użytkownikami samochodów osobowych i pasażerami korzystającymi z usług transportu zbiorowego. Ze względu na skalę zjawiska oraz skutki, jakie ono powoduje (zatłoczenie, niska pręd-

[4] A. Ginsbert-Gebert, *Polityka komunalna*. PWE, Warszawa 1984, s. 177.

kość pojazdu, hałas, zanieczyszczenie środowiska), konieczne jest podjęcie szeregu środków zachęcających mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej. Coraz powszechniejsze użytkowanie samochodu osobowego powoduje powstanie znacznych potoków ruchu, które utrudniają a niekiedy wręcz uniemożliwiają przemieszczanie się i parkowanie pojazdów. Zjawisko to występuje głównie w centrach miast z tendencją rozszerzania się na główne ciągi ulic położonych poza śródmieściem. W takich warunkach spada prędkość podróżowania, wzrasta hałas i zanieczyszczenie spalinami, a także rośnie koszt podróżowania. Rozbudowa układów ulicznych i parkingów miejskich nie rozwiązuje problemu, gdyż na skutek poprawy warunków ruchu zwiększa się liczba samochodów osobowych korzystających z tych ciągów i w efekcie sytuacja wraca do poprzedniego stanu. Wszelkie połowiczne rozwiązania nie przynoszą oczekiwanych efektów. Na pełną rozbudowę układów ulicznych i parkingów władze miast z reguły nie posiadają pieniędzy lub brak jest na nie miejsca. W tej sytuacji rozwiązaniem znacznie mniej kosztownym i przynoszącym lepsze efekty jest rozwój komunikacji miejskiej we wszystkich jej formach, co zostło już sprawdzone i udowodnoine w wielu różnych miastach i aglomeracjach europejskich.

Rosnący potok samochodó windywidualnych ogranicza przepustowość jezdni co powoduje, że zdolność przewozowa samochodów osobowych w ruchu miejskim jest mała i na ogół nie przekracza — w odniesieniu do jednego pasa jezdni ulicy — 3 tys. pasażerów na godzinę. Dla porównania, przy tej samej powierzchni jezdni, zdolność przewozowa autobusu wynosi 9—10 tys., zaś tramwaju do 18 tys. Ponadto autobus, tramwaj lub trolejbus potrzebują 1/6 lub nawet 1/7 szerokości jezdni niezbędnej dla samochodów, przy określonej zdolności przewozowej każdego ze środków transportu w jednostce czasu.[5] Największą oszczędność terenów miejskich uzyskuje się w przypadku przemieszczania osób trolejbusem i autobusem. Przy wykonaniu pracy jednostkowej jest ona bowiem 230 razy większa, w porównaniu z samochodami osobowymi. Uwzględniając dodatkowo wpływ środków komunikacji na środowisko miejskie okazuje się, że najbardziej korzystnym pojazdem jest trolejbus. Nie zanieczyszcza on środowiska spalinami, znikomy ma też udział w zwiększaniu hałasu.

Można więc twierdzić, że sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy pod wieloma względami przewyższa komunikację indywidualną. Charakteryzuje się bowiem znacznie mniejszym zapotrzebowaniem powierzchni ulic, mniejszym zanieczyszczeniem środowiska, większym bezpieczeństwem ruchu i mniejszym jednostkowym kosztem zużycia energii. Zna-

[5] E. Mazur, *Terenochłonność komunikacji miejskiej*. „Przegląd Komunikacyjny” 1992, nr 2—3, s. 25.

czenie komunikacji miejskiej dla funkcjonowania organizmu miejskiego jest więc ogromne.

Lublin należy do dużych miast. W 1991 r. liczba jego mieszkańców przekroczyła 350 tys., przy obszarze miasta 147,5 km^2. Przestrzenny układ dzielnic Lublina charakteryzuje koncentryczne położenie względem śródmieścia. Wskazuje to na funkcję śródmieścia jako centralnej dzielnicy Lublina, a także na dominującą jego rolę w kształtowaniu układu przestrzennego miasta.

Analizując rozwój terytorialny miasta Lublina na przestrzeni wieków, należy wskazać na przyczyny warunkujące każdorazową zmianę obszaru miasta. W okresach historycznych zmiany te wynikały z różnej politycznej i gospodarczej rangi Lublina w geograficznym układzie kraju. W okresie zaś istnienia PRL przyrost powierzchni miasta implikowała określona polityka gospodarcza i przestrzenna państwa w odniesieniu do poszczególnych jednostek systemu osadniczego.[6] Powiększanie obszaru administracyjnego Lublina wymuszała między innymi industrializacja miasta, napływ ludności wiejskiej, rozprzestrzenianie się budownictwa mieszka-
w PRL ułatwiał uspołeczniony charakter większości terenów miejskich
niowego w strefie peryferyjnej. Ekspansywną politykę rozbudowy miast oraz brak kategorili ekonomicznych przy ich wycenie i waloryzacji.

Dynamiczny rozwój terytorium i ludności Lublina pociągnął wzrost ruchliwości mieszkańców. Wzrost ruchliwości potęgowało krańcowe z reguły położenie dzielnic przemysłowych w stosunku do dzielnic mieszkaniowych oraz brak pełnej infrastruktury w nowych osiedlach mieszkaniowych, nawet w przypadku zakończenia ich budowy oraz pełnego zasiedlenia. Śródmieście Lublina jest dzielnicą o największej gęstości zaludnienia, a jednocześnie obszarem o dużej koncentracji usług różnego typu. Sprawia to, że połączenia wszystkich dzielnic-makrorejonów o charakterze mieszanym, tzn. mieszkaniowym i przemysłowym, ze śródmieściem są obciążone stałym, dość dużym potokiem ruchu mieszkańców w ciągu całego dnia. Koncentryczny układ ulic Lublina i brak dworców przesiadkowych stwarza konieczność kierowania większości linii przez śródmieście.

Z punktu widzenia potrzeb przewozowych szczególną rolę odgrywa koordynacja czasu przejazdu w układzie linii trolejbusowych. Trasy tych linii pokrywają się bowiem na znacznych długościach z uwagi na brak dworców przesiadkowych w miejscach najbardziej newralgicznych oraz konieczność przebiegu linii przez śródmieście. Sytuację w śródmieściu pogarsza dominacja starej zabudowy, mało odpornej na wstrząsy, co wyklucza wprowadzenie tu ciężkiego taboru komunikacyjnego.

---

[6] U. Wich, *Aglomeracja lubelska i czynniki kształtujące jej rozwój*. UMCS, Lublin 1977, s. 51.

Próby zorganizowania komunikacji zbiorowej w Lublinie datują się od roku 1858, kiedy uruchomiono pierwszą linię autobusową łączącą miasto z uzdrowiskiem na Sławinku. Dalsze działania nad zorganizowaniem i utrzymaniem zbiorowych przewozów pasażerskich w następnych okresach kończyły się w zasadzie niepowodzeniem. Dopiero w roku 1912 po udzieleniu przez Magistrat koncesji Lubelskiej Spółce Samochodowej, nastąpiło uruchomienie komunikacji autobusowej w mieście. Funkcjonowanie tej spółki, jak też prace nad wprowadzeniem tramwaju, przerwała I wojna światowa. Po wojnie istniało szereg spółek akcyjnych i prywatnych firm transportowych, które jednak nie zapisały się trwale w historii miasta.

Żywot publicznej komunikacji autobusowej w jej właściwej formie rozpoczyna powołanie przez Magistrat m. Lublina w 1929 r. miejskiego przedsiębiorstwa komunikacji zbiorowej „Autobusy Miejskie m. Lublina". Stopniowy rozwój przedsiębiorstwa przerywa II wojna światowa.

Nowy etap w historii komunikacji miejskiej w Lublinie rozpoczyna się wkrótce po wojnie, bowiem już w sierpniu 1944 r. zostaje powołane przedsiębiorstwo, które otrzymało nazwę Miejska Komunikacja Samochodowa. Systematycznie zwiększa się tabor, wzrasta załoga i już w roku 1948 przedsiębiorstwo osiąga stabilizację pozwalającą na uruchomienie 7 linii obsługiwanych przez 12 autobusów. Z dniem 28 lutego 1951 r. zarządzeniem Prezydium Miejskiej Rady Narodowej zostało utworzone Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Lublinie.

Ustawa z 10 maja 1990 r.[7] przekazała gminom uprawnienia do wyboru organizacyjno-prawnej formy działalności dla przedsiębiorstw będących ich własnością.

Z dniem 1 września 1991 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Lublinie rozpoczęło działalność jako zakład budżetowy.

FORMY ORGANIZACYJNO-PRAWNE I WŁASNOŚCIOWE PRZEDSIĘBIORSTW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Organizacją i funkcjonowaniem komunikacji publicznej w miastach zajmują się przedsiębiorstwa komunalne, o charakterze użyteczności publicznej. Świadczą one usługi przewozowe dla ludności oraz transportowe dla podmiotów gospodarczych na terenach zurbanizowanych. Służą więc dobru publicznemu i działają w interesie społeczności lokalnych.[8]

---

[7] Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych. Dziennik Ustaw nr 32, poz. 191.

[8] Z. Dziembowski, M. Sadowy, *Działalność gospodarcza gmin w sferze użyteczności publicznej*. „Wspólnota" 1992, nr 18/112, s. 13.

Pojęcie przedsiębiorstwa komunalnego jako jednostki gosopdarczej, której majątek jest własnością samorządnej gminy miejskiej lub związku gmin, wprowadziła ustawa z 10 maja 1990 r.[9] Ma to istotne znaczenie z punktu widzenia zasad funkcjonowania tych przedsiębiorstw, ponieważ majątek oddany im w użytkowanie pozostaje mieniem komunalnym, a gospodarowanie tym mieniem stanowi — z mocy prawa — obligatoryjne zadanie gminy. Ustawa przekazała również gminom uprawnienia do wyboru organizacyjno-prawnej formy działalności gospodarczej dla przedsiębiorstw będących ich własnością. Brak — jak dotąd — przepisów prawnych regulujących działalność przedsiębiorstw użyteczności publicznej, stwarza niekorzystną sytuację wykluczającą uwzględnienie ich specyficznego charakteru. Podlegają one bowiem dizałaniu przepisów dla wszystkich przedsiębiorstw komunalnych.

Działalność własna samorządu terytorialnego dopuszcza różne formy działalności dla przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Według standardów europejskich do stosowanych form należy zaliczyć: zakłady i jednostki budżetowe, pzedsiębiorstwa własne w zarządzie publiczno-prawnym oraz przedsiębiorstwa własne w zarządzie prywatno-prawnym, czyli spółki przewidziane przez kodeks handlowy. Tymczasem w projekcie ustawy o działalności gospodarczej gmin, przewidziano dla działalności w sferze użyteczności publicznej jedynie wyżej wymienione formy pierwszą i trzecią, a pominięto całkowicie formę drugą. Nie zostały również sprecyzowane zasady regulacji działalności podmiotów prywatnych świadczących usługi w sferze użyteczności publicznej.

Konieczne jest więc ponowne podjęcie prac nad projektem ustawy o przedsiębiorstwie komunalnym. Stwarzać ona powinna możliwość istnienia różnych form działalności przedsiębiorstwa komunalnego w warunkach polskich i wybór optymalnej formy z punktu widzenia poszczególnych gmin.

Ustawa o działalności gospodarczej gmin przewiduje praktycznie tylko dwie formy organizacyjne dla jednostek komunalnych, tj. spółki lub zakładu budżetowego.

W Lublinie za najbardziej korzystne rozwiązanie z punktu widzenia przedsiębiorstwa, jego załogi, jak również pasażerów komunikacji miejskiej, uznano czasowe przekształcenie go w zakład budżetowy, ponieważ bezpośrednim efektem przekształcenia jednostki komunalnej w zakład budżetowy jest uproszczenie systemu podatkowego. Ta forma organizacyjno-prawna posiada jednak wiele mankamentów. Jednostkom tym nie przekazuje się w użytkowanie wyodrębnionej części mienia komunalnego,

[9] Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych. Dziennik Ustaw nr 32, poz. 191.

nie mają one w związku z tym obowiązku prowadzenia ewidencji tego mienia i określania stopnia jego zużycia. W rezultacie rachunek kosztów własnych jest niepełny, gdyż nie obejmuje amortyzacji. Zakład budżetowy nie ma możliwości gromadzenia środków na potrzeby odtworzenia zużytych fizycznie lub ekonomicznie obiektów majątku trwałego. Nie ma również możliwości gromadzenia środków na ich rozwój, a nakłady inwestycyjne muszą być objęte budżetem gminy. Gmina ma ograniczoną możliwość oddziaływania na prawidłowość wykorzystania mienia komunalnego pozostającego w gestii zakładu budżetowego, nie ma też wpływu na racjonalizację jego kosztów. Przekształcanie przedsiębiorstw komunalnych w zakłady budżetowe przynosi obok strat finansowych, także szkody gospodarcze. Ta forma organizacyjna działa bowiem antymotywacyjnie na przedsiębiorstwa, hamuje ich działalność, dążenie do gospodarności i efektywności. Na tej podstawie ocenia się, że zakłady budżetowe w przypadku prowadzenia poważnej działalności gospodarczej są tworami ułomnymi i nieefektywnymi.[10]

Przedstawione wady zakładu budżetowego jako formy organizacyjno-prawnej są na tyle istotne, że mimo określonych zalet tego rozwiązania, nie można uznać go za właściwe w odniesieniu do komunikacji miejskiej. Zakłady budżetowe mogą służyć działalności prowadzonej w niewielkich rozmiarach, które są typowe dla małych miast i gmin wiejskich. Jednakże brak dostępu do formy organizacyjnej przedsiębiorstwa prowadzonego we własnym zarządzie publiczno-prawnym sprawił, że wyboru formy organizacyjnej zakładu budżetowego dokonały nie tylko niewielkie, lecz również duże miasta.

Z wyborem formy organizacyjnej ściśle wiąże się kwestia własności przedsiębiorstwa komunalnego. Regulowana ustawą z 13 lipca 1990 r. prywatyzacja przedsiębiorstw państwowych, odnosi się również do przedsiębiorstw komunalnych.[11] Ustawa przyjmuje dwie ścieżki prywatyzacyjne. Pierwsza zakłada przekształcenie przedsiębiorstwa drogą kapitałową w spółkę, druga zaś — prywatyzację przedsiębiorstwa w drodze likwidacji.[12] Prywatyzacja przedsiębiorstwa komunalnego drogą komunalną polega na przekształceniu przedsiębiorstwa w jednoosobową spółkę gminy. W przeciwieństwie do zakładu budżetowego, spółka prowadzi pełny rachunek kosztów. Posiada osobowość prawną i jest właścicielem wyodrębnionej części mienia komunalnego. Ma możliwość finansowania rozwoju

[10] G. Dziarski, *Spółki czy zakłady budżetowe*. „Wspólnota" 1992, nr 3/97, s. 13.

[11] Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. Dziennik Ustaw nr 51, poz. 299.

[12] J. Lenartowicz, G. Dziarski, J. Pachówka, *Formy przekształceń przedsiębiorstw komunalnych*. „Gazeta Samorządowa" 1991, nr 17/18, s. 12.

swych obiektów i urządzeń z wygospodarowanego zysku. Podlega jednak opodatkowaniu obowiązującemu powszechnie, a zwłaszcza obciążeniu podatkiem dochodowym. Powoduje to, że większość środków finansowych gromadzonych na rozwój spółki, odprowadzana jest w formie 40% podatku dochodowego do budżetu państwa, a potem tylko w niewielkim procencie wraca do gminy.

Zaletą utworzenia z przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej jednoosobowej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością jest możliwość dalszych przekształceń. Zasadniczym mankamentem jest brak konkurencji w świadczeniach usług przewozowych w początkowej fazie zmian organizacyjno-prawnych. W dalszej fazie przekształceń mogą natomiast wystąpić trudności w zbywaniu udziałów.

Zakładając nieuchwalenie ustawy o przedsiębiorstwach komunalnych, dokonanie wyboru musi nastąpić pomiędzy dwoma formami organizacyjno-prawnymi, tj. spółką i zakładem budżetowym. Przy czym dla większych jednostek organizacyjnych lepszą docelową formą jest spółka gminy. W Lublinie docelową formą organizacyjno-prawną przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej winna być więc Spółka gminy.

Specyfika infrastruktury gospodarczej funkcjonującej na zasadach sektora publicznego, wskazuje na ograniczenia działania tutaj rynku, jako regulatora rozwoju. Nie oznacza to jednak, że słuszna byłaby teza o całkowitej niecelowości prywatyzacji i deregulacji tej sfery gospodarki.[13] Prywatyzacja w sferze przedsiębiorstw użyteczności publicznej, a więc i przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, nie powinna obejmować prywatyzacji mienia komunalnego, lecz tylko zarządzanie, tj. system menedżerski. Istniejący system prawny nie stwarza bowiem dostatecznych możliwości zabezpieczenia się przed negatywnymi skutkami prywatyzacji, które mogą pojawić się w postaci ograniczenia zakresu działalności na rzecz użytkowników, czy gwałtownego wzrostu cen usług. Wydaje się więc słuszne zwrócenie uwagi na pośrednie i częściowe formy prywatyzacji jak umowy, koncesje i przetargi, związane z tzw. zorganizowaną formą konkurencji.

Wynika stąd propozycja licencjonowania podmiotów prywatnych w sensie kontroli ich działalności. Ogólna polityka i nadzór w tym zakresie muszą być jednak zastrzeżone dla władz miasta. W szczególności dotyczy to układu komunikacyjnego i poziomu taryf przewozowych.

Udział sektora prywatnego wymaga przynajmniej częściowego „uregulowania" w postaci koncesji, co jednak nie powinno oznaczać ograniczenia dostępu do rynku i konkurencji. Forma własności nie jest jedynym

[13] M. Ratajczak, *Możliwości prywatyzacji i deregulacji w sferze infrastruktury gospodarczej*. „Gospodarka Narodowa" 1991, nr 4, s. 19.

czynnikiem wpływającym na efektywność gospodarowania. Czynnikiem tu decydującym jest bowiem konkurencja i pod tym kątem powinna być rozpatrywana kwestia prywatyzacji.

Dla prawidłowego procesu przekształceń organizacyjnych i własnościowych w sferze przedsiębiorstw użyteczności publicznej, a więc i przedsiębiorstw komunikacji miejskiej istnieje możliwość skorzystania z doświadczeń rozwiniętych krajów zachodnich oraz osiągnięć Polski z okresu międzywojennego.

Warto również podkreślić, że reaktywowanie polskich form ustrojowych samorządu terytorialnego z okresu międzywojennego, sugeruje także potrzebę wzorowania się na wypróbowanych formach organizacyjno-prawnych w sferze użyteczności publicznej. Przedsiębiorstwa komunalne we własnym zarządzie publiczno-prawnym były w tamtym okresie dominującą formą tej działalności. Stosowanie formy organizacyjnej przedsiębiorstwa komunalnego umożliwia w większym zakresie niż w przypadku zakładu budżetowego — formy organizacyjno-prawnej w jakiej działa obecnie przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej w Lublinie — osiąganie korzyści wynikających z możliwości stosowania kalkulacji ekonomicznej i rachunku wyników.

STAN KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W LUBLINIE W ŚWIETLE PODSTAWOWYCH PARAMETRÓW

Działalność komunikacyjną na terenie miasta Lublina prowadzi Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne — zakład budżetowy. Potrzeby przewozowe mieszkańców Lublina zaspokajane są przez autobusy i trolejbusy.

Porównując działalność przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej — zakładu budżetowego w Lublinie za 9 miesięcy 1992 r. z działalnością analogicznych przedsiębiorstw miast o zbliżonej liczbie ludności, tzn. Bydgoszczy (383,6 tys. mieszkańców) i Szczecina (414,2 tys. mieszkańców), należy stwierdzić, iż stan inwentarzowy środków transportu w Lublinie, jak wskazują dane zawarte w tabeli 1, reprezentowało 382 wozy wobec 431 w Bydgoszczy i 696 wozów w Szczecinie, co oznacza, iż w Lublinie stan ten kształtował się najniżej.

Nie wszystkie wozy, którymi dysponuje zakład komunikacji miejskiej, znajdują się w ruchu. Część z nich podlega różnego rodzaju przestojom z tytułu remontów, braku obsługi, czy braku zapotrzebowania. Przestoje z braku zapotrzebowania wiążą się z czasową nierównomiernością zapotrzebowania na usługi przewozowe, np. w okresach międzyszczytowych. Maleje również liczba wozów kursujących w dni świąteczne w związku ze

Tab. 1. Stan i wykorzystanie taboru komunikacji publicznej w Lublinie na tle miast kraju o zbliżonej skali wielkości w dziewięciu miesiącach 1992 r.
The state and utilization of the stock of the public transport in Lublin in relation to the cities similar in size, in 9 months of 1992

Miasto	Stan inwentarzowy taboru w (szt.)	Liczba wozów w ruchu w (szt.)	Wskaźnik wykorzystania taboru w %	Liczba wozów w ruchu na 1000 mieszkańców
Lublin	382	238	62,3	0,6
Bydgoszcz	431	313	72,6	0,8
Szczecin	696	432	62,1	1,04

* Od 1 stycznia do 30 września.
Źródło: *Komunikacja miejska w liczbach*. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Warszawa listopad 1992, s. 6.

znacznym zmnejszeniem liczby dojazdów do pracy oraz w miesiącach letnich, w związku ze zmniejszeniem liczby dojazdów do pracy, szkół i wyższych uczelni. Liczba wozów w eksploatacji po odjęciu liczby wozów podlegających różnego rodzaju przestojom pozwala na ustalenie liczby wozów w ruchu.[14]

Dane zawarte w tabeli 1 wykazują, iż w Lublinie liczba wozów w ruchu wynosiła 258 wobec 313 w Bydgoszczy i 432 w Szczecinie. Oznacza to, że ilość środków przewozowych w Lublinie była niższa o 75 wozów w porównaniu z Bydgoszczą i o 194 wozy w porównaniu ze Szczecinem. Dla zabezpieczenia średniej częstotliwości kursowanie środków komunikacji miejskiej poniżej 15 min., należałoby więc zwiększyć ilość pojazdów w ruchu do 350 jednostek (zakładając według normy krajowej 1 pojazd na 1000 mieszkańców), tj. o około 100 pojazdów więcej. Dla Lublina wskaźnik ten wynosił 0,6 pojazdu na 1000 mieszkańców, Bydgoszczy 0,8 pojazdu na 1000 mieszkańców a Szczecina 1,0.. Normę tę spełnia więc jedynie Szczecin. Trend przejawiający się obniżaniem ilości wozów w ruchu spowodowany jest stałym pogarszaniem się stanu taboru komunikacyjnego zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym, co wpływa negatywnie na poziom świadczonych usług.

Ocenę stanu i funkcjonowania komunikacji publicznej można także sformułować na podstawie kształtowania się wskaźnika wykorzystania taboru komunikacyjnego. Jest on między innymi jednym z czynników wpływających na przeciętną liczbę pasażerów przypadającą na 1 wóz w ruchu, której ustalenie niezbędne jest do sporządzenia bilansu zapotrzebowania na usługi komunikacyjne i zdolność usługową środków przewozowych.

[14] Z. Dziembowski, *Ekonomika przedsiębiorstwa komunalnego*. PWE, Warszawa 1971, s. 107.

Stosunek liczby wozów w ruchu do stanu inwentarzowego wozów w eksploatacji daje wskaźnik wykorzystania taboru. W formie wzoru wymienioną zależność przedstawić można następująco[15]:

$$W_{tr}=\frac{W_r}{W_e}$$

gdzie:

W_{tr} — wskaźnik wykorzystania taboru,
W_r — liczba wozów w ruchu,
W_e — stan inwentarzowy taboru.

Analiza danych zawartych w tabeli 1 pozwala zauważyć, iż wskaźnik wykorzystania taboru w Lublinie kształtował się na poziomie 62,3%, w Bydgoszczy 72,6%, w Szczecinie zaś 62,1%. Należy więc stwierdzić, iż wskaźnik ten był w Lublinie o 10,3% niższy niż w Bydgoszczy i 0,2% wyższy niż w Szczecinie. Jak się wydaje jest to wynik niskiego poziomu dotacji budżetowej i wpływów z działalności podstawowej w porównaniu z kosztami działalności podstawowej, co wiąże się z brakiem środków zarówno na remonty, jak i na zakup taboru komunikacyjnego.

Zdolność usługową przedsiębiorstw komunikacji miejskiej można określić za pomocą miernika ujmującego wielkość usług dostarczonych odbiorcom i wyrażonego liczbą przewiezionych pasażerów. Miernik ten, jakkolwiek prosty w konstrukcji, ma jednak poważną wadę, gdyż określa jedynie globalną wielkość przewozów pasażerskich, a nic nie mówi o rozmiarach pracy przewozowej wykonanej przez przedsiębiorstwo. Wynika to z faktu, że przedsiębiorstwo komunikacyjne może przewieźć daną liczbę pasażerów przy większej lub mniejszej liczbie wozokilometrów. Dlatego też dla ujęcia całej działalności eksploatacyjnej bardziej miarodajny jest miernik określający ilość wykonanej pracy wyrażony w wozokilometrach.

Liczbę wozokilometrów można (W_{km}) określić według wzoru[16]:

$$W_{km}=W_e \cdot w_{tr} \cdot d_n \cdot g \cdot v_e$$

gdzie:

W_e — liczba wozów w eksploatacji,
w_{tr} — wskaźnik wykorzystania taboru,
d_n — liczba dni w roku,
g — średni dobowy czas kursowania 1 wozu w godzinach,
v_e — szybkość eksploatacyjna.

Analiza danych zawartych w tabeli 2 pozwala zauważyć, że pierwszoplanową rolę w kształtowaniu zdolności usługowej zarówno w Lublinie, jak i Bydgoszczy, pełni trakcja autobusowa. W Lublinie udział trakcji

[15] *Ibidem.*
[16] *Ibid.*, s. 106.

Tab. 2. Zdolność usługowa i struktura przewozów środkami komunikacji miejskiej w Lublinie na tle miast kraju o zbliżonej skali wielkości w 9 miesiącach * 1992 r.
The service capacity and the structure of transport by means of urban communication in Lublin in relation to the cities similar in size, in 9 months of 1992

Miasto	Stuktura przewozów środków komunikacji miejskiej w %			Liczba wozokilometrów w (mln wozlkm)	Liczba wozogodzin	Średnia prędkość komunikacyjna w (km/h)		
	dla trolejbusów	dla autobusów	dla tramwajów			dla autobusów	dla trolejbusów	dla tramwajów
Lublin	72,5	27,5	x*	12538	18,01	14,59	14,59	x*
Bydgoszcz	65,4	x*	34,6	18600	18,94	x*	x*	15,99
Szczecin	50,0	x*	50,0	25100	20,05	x*	x*	14,74

* Od 1 stycznia do 30 września.
x* Brak trakcji.
Źródło: *Komunikacja miejska w liczbach.* Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Warszawa, listopad 1992, s. 8.

autobusowej w ogólnych przewozach kształtował się na poziomie 72,5%, zaś trolejbusowej 27,5%, w Bydgoszczy udział trakcji autobusowej w ogólnych przewozach wynosił 65,4% a tramwajowej 34,6%, w Szczecinie natomiast udział trakcji autobusowej w ogólnych przewozach kształtował się na takim samym poziomie jak udział trakcji tramwajowej, tj. 50%.

Autobus jako środek transportu miejskiego cechuje wiele walorów. Przede wszystkim nie jest związany z siecią zasilającą, co powoduje, że jest najbardziej elastycznym środkiem transportu miejskiego, ma także większą możliwość wymijania innych pojazdów i przeszkód na drodze, co nie pozostaje bez wpływu na szybkość eksploatacyjną. Jest jednak droższym środkiem transportu, o mniejszej pojemności i bardziej zanieczyszczającym środowisko naturalne. Trakcję trolejbusową i tramwajową cechują natomiast niskie koszty eksploatacji, duża pojemność taboru, brak spalin, większa długowieczność eksploatowanych wozów. Są to poważne argumenty przemawiające za jej większym upowszechnieniem w mieście.

Dane zawarte w tabeli 2 w analizowanym okresie pokazują, iż ilość wykonanych wozokilometrów określająca bezpośrednio możliwości usługowe przedsiębiorstwa w Lublinie kształtowała się najniżej i wynosiła 12538 mln wozokm, wobec 18600 mln wozokm w Bydgoszczy i 25100 mln wozokm w Szczecinie. Tendencja ta ma bezpośredni związek z ilością wozów w ruchu. Była ona bowiem w Lublinie niższa niż w dwu innych badanych miastach.

Na kształtowanie się zdolności usługowej wpływa również osiągana szybkość eksploatacyjna. Jest ona ściśle związana między innymi z rodzajem pojazdu i jego charakterystyką techniczną. Szybkość eksploata-

cyjna zależy także od odległości międzyprzystankowych, czasu postoju na przystankach końcowych i techniki jazdy kierowców. Czynniki te stanowią często źródło ukrytych zdolności usługowych. Należy tutaj zaznaczyć, że ewentualny wzrost szybkości eksploatacyjnej musi odbywać się bardzo rozsądnie, gdyż tylko wówczas będzie on wyrazem poprawy intensywności wykorzystania pracy taboru.

Szybkość eksploatacyjną określa wskaźnik intensywności pracy taboru w czasie przebywania na trasie, czyli wydajność taboru w jednostce czasu. Wskaźnik ten (v_e) można określić według wzoru [17]:

$$v_e = \frac{W_{km}}{W_g}$$

gdzie:

W_{km} — liczba wozokilometrów taboru komunikacji miejskiej,

W_g — liczba wozogodzin w ruchu.

Analiza danych zawartych w tabeli 2 wykazuje, iż w Lublinie średnia szybkość eksploatacyjna w analizowanym okresie wynosiła dla autobusów 18,01 km/h, zaś dla trolejbusów 14,59 km/h, wobec 18,94 km/h dla autobusów i 15,99 km/h dla tramwajów w Bydgoszczy oraz 20,05 km/h dla autobusów i 14,74 km/h dla tramwajów w Szczecinie. Oznacza to, iż osiągana szybkość eksploatacyjna była najniższa w Lublinie. Obniżanie szybkości eksploatacyjnej wynika z niedostosowania i braku odporności dotąd ukształtowanych układów komunikacji miejskiej, na skutek rosnącego zatłoczenia ulic i skrzyżowań. Ponadto znaczne natężenie ruchu i mała przepustowość skrzyżowań jednopoziomowych nie sprzyjają osiąganiu racjonalnej szybkości eksploatacyjnej.

O pogorszeniu się lub poprawie relacji podaż — popyt na usługi komunikacyjne informuje wskaźnik zatłoczenia będący ilorazem liczby przewiezionych pasażerów w określonym czasie i wykonanych w tym celu wozokilometrów oraz wielkości napełnienia, mierzona ilością pasażerów przypadającą ogółem na 1 wóz w ruchu.

Liczbę przewiezionych pasażerów na 1 wóz w eksploatacji można obliczyć za pomocą wzoru [18]:

$$P_{pw} = w_{tr} \cdot dn \cdot g \cdot v_e \cdot W_{zd}^{km}$$

gdzie:

P_{pw} — wskaźnik napełnienia,

w_{tr} — średnia liczba godzin eksploatacji na dobę,

v_e — szybkość eksploatacyjna,

p — średnia liczba miejsc w wozie,

W_{zd}^{km} liczba pasażerów przypadających na 1 wozokilometr.

[17] *Ibid.*, s. 109.

[18] *Ibid.*, s. 124.

Natomiast wskaźnik liczby przewiezionych pasażerów przypadających na 1 wykonany wozokilometr można przedstawić za pomocą wzoru [19]:

$$W_{zd}^{w} = \frac{P_p}{W_{km}}$$

gdzie:

W^{w}_{d} — wskaźnik zatłoczenia,
P_p — liczba przewiezionych pasażerów,
W_{km} — ilość wozokilometrów.

Kształtowanie się tych wskaźników w badanym okresie przedstawiają dane zawarte w tabeli 3. Dane te pozwalają zauważyć, że w Lublinie wskaźnik zatłoczenia kształtował się na najwyższym poziomie i wynosił dla autobusów 10,40 osoby na 1 wozokilometr, a dla trolejbusów 8,2, wobec 6,3 osoby na 1 wozokilometr dla autobusów i 7,5 dla tramwajów w Bydgoszczy oraz 4,4 osoby na 1 wozokilometr dla autobusów i 5,3 dla tramwajów w Szczecinie. Oznacza to znacznie niższe możliwości przewozowe przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Lublinie w zaspokajaniu usług, co przyczynia się do pogarszania komfortu przejazdów pasażerskich. Podobną tendencję obserwuje się w stopniu napełnienia eksploatowanych wozów, co oznacza pogarszanie się warunków przejazdu pasażerów. Poziom napełnienia eksploatowanych wozów w Lublinie był bowiem wyższy niż w Bydgoszczy i Szczecinie, i wynosił 3149 pasażerów na 1 wóz w ruchu dla autobusów i 2076 dla trolejbusów, wobec 2164 posażerów na 1 wóz w ruchu dla autobusów i 2206 dla tramwajów w Bydgoszczy, oraz 1658 pasażerów na 1 wóz w ruchu dla autobusów i 1357 dla tramwajów w Szczecinie.

Stopień zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców można określić przy wykorzystaniu wskaźnika ruchliwości mieszkańców, mierzonego ilością przejazdów na 1 mieszkańca, oraz ilością przejazdów na 1 km² powierzchni. Ilość przejazdów na 1 mieszkańca określa poziom normy bytowej i jest jednocześnie jednym z głównych czynników, które w pewnej mierze wpływają na wielkość globalnego zapotrzebowania na usługi.

Analiza danych zawartych w tabeli 3 wskazuje, iż ruchliwość mieszkańców Lublina, a tym samym wielkość normy bytowej, wynosiła 281 przejazdów na 1 mieszkańca, wobec 324 w Bydgoszczy i 286 w Szczecinie. Oznacza to, że ilość przejazdów na 1 mieszkańca w Lublinie była niższa o 43 niż w Bydgoszczy i mniejsza o 5 przejazdów w porównaniu ze Szczecinem. Wielkość przejazdów na 1 km² powierzchni kształtowała się w Lublinie na poziomie 67006, w Bydgoszczy — 710 382, zaś w Szczecinie — 393 784. Oznacza to, że była ona w Lublinie wyższa o 276 222 przejazdy

[19] *Ibid.*, s. 111.

Tab. 3. Przewozy ludności środkami komunikacji publicznej w Lublinie na tle miast kraju o zbliżonej skali wielkości w 9 miesiącach * 1992 r.

Transport by means of the Lublin communication in Lublin in relation to the cities similar in size in 9 months of 1992

Miasto	Ludność	Powierzchnia w km²	Liczba przewiezionych pasażerów w tys. osób	Ruchliwość mieszkańców		Wskaźnik zatłoczenia Liczba przewiezionych na 1 wozokilometr			Wskaźnik napełnienia Liczba przewiezionych pasażerów na 1 wóz w ruchu		
				przejazdy na 1 mieszkańca	przejazdy na 1 km² powierzchni	autobus	trolejbus	tramwaj	autobus	trolejbus	tramwaj
Lublin	352456	148	99161	281	670006	10,4	8,3	x*	3149	2076	x*
Bydgoszcz	383574	175	124317	324	710382	6,3	x*	7,5	2164	x*	2206
Szczecin	414241	301	118529	286	393784	4,4	x*	5,3	1658	x*	1357

* Od 1 stycznia do 30 września.

x* Brak trakcji.

Źródło: *Komunikacja miejska w liczbach*. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Warszawa, listopad 1992, s. 4; 10.

na 1 km^2 powierzchni niż w Szczecinie i niższa o 40 376 niż w Bydgoszczy. Tendencja ta spowodowana jest między innymi różnicą w wielkości powierzchni trzech badanych miast, bowiem powierzchnia Lublina wynosi 148 km^2, Bydgoszczy 175 km^2 a Szczecina 301 km^2, oraz różnicą w ilości przewiezionych pasażerów środkami komunikacji miejskiej.

Wyrazem rentowności przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej jest stopień odpłatności i stopień rentowności świadczonych usług.

Przez stopień odpłatności rozumie się wskaźnik wartości wpływów uzyskanych ze sprzedaży usług przewozowych do kosztów tych usług.[20] Zależność tę można przedstawić wzorem:

$$E = \frac{w \cdot 100}{k}$$

gdzie:

E — wskaźnik odpłatności,

w — wartość wpływów uzyskanych ze sprzedaży usług przewozowych,

k — koszty usług przewozowych.

Przez wskaźnik rentowności świadczonych usług rozumie się wskaźnik wartości wpływów uzyskanych ze sprzedaży usług przewozowych i wielkości dotacji budżetowej do kosztów tych usług. Zależność tę można przedstawić wzorem:

$$R = \frac{w \cdot d}{k} \cdot 100$$

gdzie:

R — wskaźnik rentowności,

w — wartość wpływów uzyskanych ze sprzedaży usług przewozowych,

d — wielkość dotacji budżetowej,

k — koszt usług przewozowych.

Dane zawarte w tabeli 4 wskazują, że wskaźnik odpłatności w Lublinie kształtował się na najwyższym poziomie i wynosił 77,5%, wobec 64,3% w Bydgoszczy i 52,7% w Szczecinie. Najwyższy jego poziom w Lublinie spowodowany jest niższymi niż w badanych miastach kosztami usług przewozowych, które wynosiły w Lublinie 96 586 mln zł, wobec 107 261 mln zł w Bydgoszczy i 138 228 mln zł w Szczecinie, w porównaniu z wpłatami ze sprzedaży tych usług, które kształtowały się w Lublinie na poziomie 124 625 mln zł, wobec 166 864 mln zł w Bydgoszczy i 262 068 mln zł w Szczecinie.

Wskaźnik rentowności natomiast kształtował się w Lublinie na poziomie 101,3%, wobec 109,3% w Bydgoszczy i 96,0% w Szczecinie. Różnice w kształtowaniu się tego wskaźnika wiążą się z różną wielkością dotacji budżetowej, która dla Lublina w badanym czasie wynosiła 29 625 mln zł,

[20] M. Rataj, *Taryfy i finansowanie przedsiębiorstw miejskiej komunikacji zbiorowej*. Instytut Kształtowania Środowiska. Warszawa 1980, s. 13.

Tab. 4. Wyniki finansowe i wskaźniki działalności przedsiębiorstwa komunikacji publicznej w Lublinie na tle miast kraju o zbliżonej skali wielkości w 9 miesiącach * 1992 r.

The financial results and the economic indexes of the activity of the public transport enterprise in Lublin in relation to the cities similar in size in 9 months of 1992

Miasto	Wpływy z działalności podstawowej w mln zł	Wielkość dotacji budżetowej w mln zł	Koszty działalności podstawowej mln zł	Wskaźnik odpłatności w %	Wskaźnik rentowności w %	Wielkość dotacji budżetowej w przeliczeniu na 1 wozokilometr zł/km	Wielkość dotacji budżetowej w przeliczenu na 1 pasażera zł/pas.
Lublin	96586	29625	124625	77,5	107,3	2363	239
Bydgoszcz	107261	76079	166864	64,3	109,9	4090	612
Szczecin	138228	113432	262068	52,7	96,0	4519	957

* Od 1 stycznia do 30 września.

Źródło: *Komunikacja miejska w liczbach*. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskskiej. Warszawa, listopad 1992, s. 12, 14.

Bydgoszczy — 76 079 mln zł, Szczecinie — 113 432 mln zł oraz wpływów ze sprzedaży tych usług w stosunku do kosztów usług przewozowych.

Poziom przedstawionych mierników wpływa na kształtowanie się wskaźników ekonomicznych usług świadczonych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, takich jak wielkość dotacji w przeliczeniu na jeden wozokilometr i wielkość dotacji w przeliczeniu na jednego pasażera. W związku ze znacznie niższym poziomem dotacji budżetowej w Lublinie wielkość dotacji budżetowej w przeliczeniu na jeden wozokilometr wynosiła 2363 zł/km, wobec 4090 zł/km w Bydgoszczy i 4519 zł/km w Szczecinie. Natomiast wielkość dotacji budżetowej w przeliczeniu na jednego pasażera w Lublinie kształtowała się na poziomie 239,0 zł/pasażera, wobec 612,0 zł/pasażera w Budgoszczy i 957,0 zł/pasażera w Szczecinie. Oznacza to gorszą sytuację finansową przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Lublinie, co odbija się niekorzystnie zarówno na jego działalności eksploatacyjnej, jak i inwestycyjnej.

Wyniki oceny funkcjonowania komunikacji publicznej w Lublinie przeprowadzone przy zastosowaniu wybranych mierników i odniesionych do miast, które przyjęto za wzorce porównawcze, sugerują pewne wnioski i spostrzeżenia. Poziom przedstawionych mierników świadczy bowiem o gorszej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Lublinie w porównaniu z sytuacją finansową przedsiębiorstw komunikacyjnych w Bydgoszczy i Szczecinie. Sytuacja ta jest wynikiem niższego poziomu dotacji budżetowej i wpływów z działalności podstawowej w stosunku do kosztów działalności podstawowej w Lublinie, a wyższego ich poziomu w stosunku do tych kosztów w przypadku Bydgoszczy i Szczecina. Oznacza to konieczność podjęcia przedsięwzięć zmierzających do poprawy efektywności, sprawności i niezawodności funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie.

PROPOZYCJE USPRAWNIAJĄCE FUNKCJONOWANIE KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W LUBLINIE

Aby zapewnić rozwój komunikacji miejskiej w Lublinie lub przynajmniej w miarę sprawne jej funkcjonowanie, niezbędne jest skonstruowanie własnego systemu jej finansowania. Jednym z elementów tego systemu powinno być źródło zapewniające stałe zasilanie komunikacji miejskiej w Lublinie. Takim źródłem może być podatek komunikacyjny wzorowany na podatku transportowym tzw. „le versement de transport", który funkcjonuje we Francji. Podatek ten pobierany byłby miesięcznie od wszystkich podmiotów gospodarczych, które na obszarze objętym obsługą przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Lublinie, zatrudniają

pracowników. Źródłem wspomagającym funkcjonowanie komunikacji miejskiej winny być subwencje z budżetu centralnego na sfinansowanie ulg stosowanych z mocy przepisów prawnych w komunikacji miejskiej Lublina. Refinansowanie ulg powinny dokonywać resorty, których dotyczą tytuły przyznawanych uprawnień.

Konieczne jest również stworzenie prawnych warunków w celu praktycznego sprawdzenia wielu form organizacyjno-własnościowych w komunikacji miejskiej. Chodzi tu między innymi o wybór pomiędzy zakładem budżetowym, spółkę, przedsiębiorstwem komunalnym czy inną formą organizacyjną. Należy wypracować model organizacji odpowiadający warunkom i specyfice układu miejskiego Lublina, przy wykorzystaniu doświadczeń innych krajów mających osiągnięcia w tej dziedzinie. Jednak ostateczny wybór modelu powinien być pozostawiony samorządowi gminnemu.

Ponadto gmina winna być wyposażona w skuteczne instrumenty prawne i finansowe kształtujące właściwe relacje pomiędzy odpowiedzialnością i kompetencjami, a także pozwalające samorządowi gminnemu na uchwalanie podatków przeznaczonych na dofinansowanie eksploatacji i na inwestycje w dziedzinie komunikacji miejskiej. Gmina powinna mieć również możliwość udzielania okncesji na prowadzenie tego typu działalności.

Obecna sytuacja komunikacji miejskiej Lublina, a także obserwowane tendencje i trendy w tej dziedzinie w innych miastach kraju pozwalają przypuszczać, że po osiągnięciu stabilizacji gospodarczej funkcjonowanie komunikacji miejskiej bazować będzie na mieszanych systemach organizacyjnych. Łączyć one będą elementy wolnej gry rynkowej i sterowanie ze strony państwa.

Obok zmian organizacyjnych w komunikacji miejskiej Lublina niezbędne jest stosowanie różnych metod jej usprawniania. Poprawa sytuacji przewozowej nie może się dokonać bez zwiększenia stanu inwentarzowego taboru. Należy też dążyć do zwiększania ilości pojazdów w ruchu, co przyczyni się do poprawy efektywności komunikacji publicznej oraz wpłynie na podniesienie standardu świadczonych przez nią usług. Zwiększenie stanu taboru komunikacyjnego umożliwi bowiem zwiększenie ilości remontów i konserwacji taboru, a tym samym wyeliminuje częste awarie na trasach przejazdu. Wpłynie to na lepsze wykorzystanie taboru komunikacyjnego oraz na podniesienie zdolności usługowej środków przewozowych. Zwiększenie ilości wozów w ruchu wpłynie też bezpośrednio na ilość wykonanych wozokilometrów, a tym samym na podniesienie możliwości usługowych przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Lublinie. Większa ilość wozów w ruchu przyczyni się także do porpawy relacji podaż — popyt na usługi komunikacyjne poprzez obniżenie zatłoczenia i na-

pełnienia pojazdów. Poprawę obsługi komunikacyjnej Lublina warunkuje także skracanie wieku eksploatowanego taboru ponad okres uzasadniony. Starzenie taboru zmniejsza bowiem bezpieczeństwo przewożonych pasażerów, wpływa na pogorszenie jego wyglądu estetycznego, niezawodności kursowania i komfortu podróżowania pasażerów. Spada też szybkość eksploatacyjna. Ta ostatnia jest ściśle związana z rodzajem pojazdu i jego charakterystyką techniczną. Wprowadzenie nowoczesnego taboru komunikacyjnego wpłynęłoby nie tylko na zwiększenie szybkości eksploatacyjnej, lecz także na lepsze i sprawniejsze funkcjonowanie komunikacji publicznej w Lublinie. W sytuacji ograniczonych możliwości unowocześnień technicznych pożądane wydaje się zwiększenie udziału trakcji trolejbusowej w Lublinie. Cechują ją bowiem niskie koszty eksploatacji, duża pojemność taboru, brak spalin. Autobus natomiast jest droższym środkiem transportu, o mniejszej pojemności i bardziej zanieczyszcza środowisko naturalne.

Odczuwalne w krótkim okresie zmiany w komunikacji miejskiej Lublina mogą być zatem osiągnięte tylko poprzez oferowanie systemu transportu bardziej efektywnego i mniej kosztownego. Należy więc dążyć z jednej strony do zwiększania wydajności i sprawności eksploatacji, z drugiej zaś do zapewnienia pasażerom odpowiedniego komfortu i bezpieczeństwa podróżowania. Styl życia zmienia się bowiem i pasażerowie stają się coraz bardziej krytyczni i wymagający.

Aby osiągnąć wymienione cele niezbędne jest zwiększenie poziomu dotacji budżetowej i środków finansowych na remonty i zakup taboru komunikacyjnego. Niekorzystna sytuacja finansowa przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Lublinie wpływa bowiem negatywnie zarówno na działalność eksploatacyjną i inwestycyjną, jak i na jakość świadczonych usług.

Dla poprawy stanu i funkcjonowania komunikacji publicznej w Lublinie konieczne są też zmiany układu komunikacyjnego miasta. Długotrwały, charakter tych zmian wymusza rozwiązania bieżące. Chodzi tu m. in. o zapewnienie średniej częstotliwości kursowania na liniach komunikacji miejskiej poniżej 15 min., co wymaga priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej na ulicach i skrzyżowaniach, np. poprzez przystosowanie cykli sygnalizacji świetlnej do potrzeb komunikacji zbiorowej. Celem wydaje się także ograniczenie ruchu na niektórych ulicach w centrum miasta dla pojazdów innych niż komunikacja zbiorowa oraz większe wykorzystanie komunikacyjne nowo wybudowanych ulic w mieście, zwłaszcza do celów połączeń pomiędzy dzielnicami, a także poszczególnych dzielnic z centrum. Zadania te można zrealizować poprzez wybudowanie na obrzeżach miasta i w centrum pętli nawrotowych, co pozwoli na stworzenie układu komunikacyjnego typu średnicowo-obwodnicowego.

Zmiany w dotychczasowym układzie linii komunikacyjnych Lublina można zatem wprowadzić poprzez: rozwijanie trakcji trolejbusowej, likwidację linii pokrywających się, wykorzystanie nowo wybudowanych odcinków ulic, co wpłynęłoby w znacznym stopniu na zwiększenie prędkości eksploatacyjnej, a tym samym zmniejszyłoby czas przejazdu mieszkańców miasta do i z miejsca pracy. Budowa dworców autobusowych w centrum miasta i w dzielnicach mieszkaniowych wpłynęłaby na racjonalne wykorzystanie taboru komunikacji zbiorowej poprzez skierowanie na przeciążone odcinki ulic takiej ilości taboru, która w pełni zaspokoiłaby potrzeby społeczne. Dworce autobusowe winny pełnić także funkcję miejsc przesiadkowych, co pozwoli na wyeliminowanie linii pokrywających się i wycofanie nie wykorzystanego taboru, który byłby skierowany na odcinki najbardziej obciążone. Umożliwi to także zorganizowanie doraźnych punktów napraw taboru, co ograniczy konieczność zjazdu uszkodzonego taboru do zajezdni i skróci czas usuwania awarii, a tym samym zminimalizuje jedną z przyczyn niepunktualności kursowania komunikacji miejskiej w Lublinie.

Przy opracowaniu nowego układu komunikacyjnego Lublina winno się też wziąć pod uwagę potrzeby przewozowe mieszkańców miasta. Pożądane jest także prowadzenie w przedsiębiorstwie komunikacji miejskiej w Lublinie działalności marketingowej. Cele tej działalności wynikają z podstawowego celu każdego przedsiębiorstwa transportowego, którym jest oferowanie usług przewozowych na poziomie spełniającym wymagania użytkowników przy możliwie najlepszych wynikach ekonomiczno-finansowych.[21]

Zaprezentowane rozważania wskazują na ważną rolę sprawnej i niezawodnej komunikacji publicznej w funkcjonowaniu dużego miasta. W warunkach wielkomiejskich transport zbiorowy zapewnia bowiem lepszą organizację codziennego życia miasta aniżeli transport indywidualny. Wyższość komunikacji zbiorowej nad indywidualną wymaga jednak nieustannych działań usprawniających. Tego warunku nie spełnia komunikacja publiczna w Lublinie, której usługi cechują się niezadowalającym standardem z punktu widzenia potrzeb i oczekiwań mieszkańców miasta.

Punktem wyjścia dla poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej w Lublinie jest znalezienie właściwej formy organizacyjno-prawnej dla przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Chodzi tu o wypracowanie modelu organizacji odpowiadającego warunkom i specyfice Lublina. Analiza rozwoju i funkcjonowania komunikacji publicznej w krajach o rozwiniętej gospodarce rynkowej daje pewne możliwości wykorzystania doświad-

[21] W. Suchorzewski, *Marketing w komunikacji miejskiej*. XXIV Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej. Referaty. Gorzów Wlkp. 17—18 września 1992, s. 78.

czeń z tego zakresu w warunkach przechodzenia do gosopdarki rynkowej. Każdy z tych krajów realizuje jednak własne, indywidualne cele ekonomiczne, społeczne czy polityczne we właściwy sobie sposób i odpowiadający jego warunkom i specyfice. Dlatego też wybór modelu powinien być pozostawiony samorządowi gminnemu i dostosowany do warunków i specyfiki konkretnego miasta.

Niezwykle ważnym problemem jest również zapewnienie środków finansowych na eksploatacje i inwestycje w dziedzinie komunikacji miejskiej. Jak bowiem wykazano środki finansowe na komunikację publiczną w Lublinie są niewystarczające w stosunku do potrzeb, co odbija się niekorzystnie zarówno na jej działalności eksploatacyjnej i inwestycyjnej, jak i na poziomie świadczonych przez nią usług.

SUMMARY

The main purpose of the paper is to estimate the functioning of the public transport in Lublin. It is done against the background of an analysis of general conditions of the transport service of the city in general, and of Lublin in particular. The estimation of the public transportation in Lublin was carried out by means of the selected measures. The studies also accepted certain towns as the comparative patterns. The results of the examinations were preceded by the analysis of the legislative-administrative and ownership changes in the public transport were the starting point for the conclusions and observations which can contribute to better efficiency of the public transport in Lublin and to an improved standard of the services.

The article attempted to show that the municipal transport like other spheres of the socio-economic life experiences ownership and organisational transformations within the frameworks of a new economic system that is based on the ideas of market economy. The suggestions of organisational and legislative improvements in the public transport are based on the assumption of having a possibility of choosing various organisational and legislative forms of running economic activity in this sphere, including certain elements of competition and a model of organisation which will correspond to the conditions and the specific character of Lublin. The further propositions of improving the public transport in Lublin are connected with a greater inventory number of the stock and greater allocations as well as some changes of the traffic organisation. The realisation of these postulates can contribute to an improved traffic in the town.

The purpose of the paper is also to carry out an analysis and estimation of the present system of finnancing the present and perspective activity of transport and to indicate the suggestions of changing the system of financing so that the latter should be adjusted to the conditions of market economy. It should also secure the inflow of financial means for the exploitation and for the development of group transport and favour a reduced use of cars. There is no doubt about the necessity of preventing liquidation or unjustified limitation of group transport in cities because this would lead to enormous social and economic losses and to greater damage of the environment.